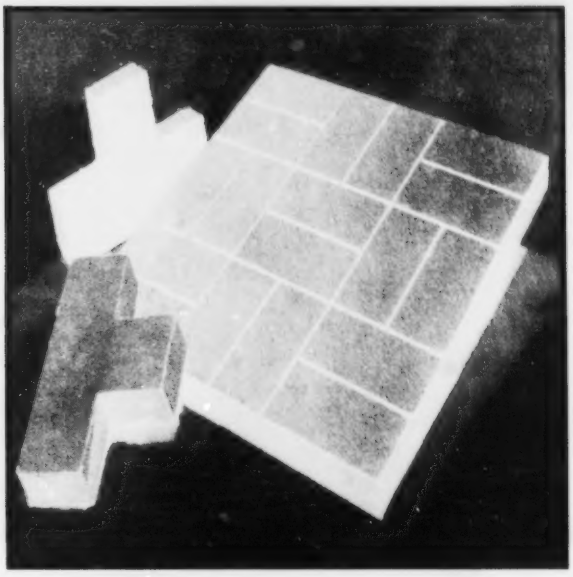
New Brunswick Tire Stewardship Board

1998 Annual Report & Management Plan 1999-2000



The New Brunswick
Tire Stewardship Board

364 York Street, Fredericton,
New Brunswick E3B 3P7

Tel: 506-454-8473 (TIRE)

Fax: 506-454-8471

Toll Free: 1-888-322-8473

recycled paper

101-01747/

New Brunswick Tire Stewardship Board
la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

364 York Street
Suite 202
Fredericton, NB
E3B 3P7

Tel: (506) 454-8473(TIRE)
Fax: (506) 454-8471

364, rue York
Pièce 202
Fredericton, (N.-B.)
E3B 3P7

Tél: (506) 454-8473(TIRE)
Fax: (506) 454-8471

October 1, 1999

Honourable Kim Jardine
Minister
Department of the Environment
P.O. Box 6000
364 Argyle Street
Fredericton, NB E3B 5H1

Dear Minister:

On behalf of the Board of Directors of the New Brunswick Tire Stewardship Board, I am pleased to submit our Annual Report for the fiscal year January 1, 1998 to December 31, 1998. The Report also includes the Management Plan for the fiscal years 1999 and 2000, a format which we intend to follow in future years.

Sincerely,

David I. Besner
Chairperson
New Brunswick Tire Stewardship Board

attach

New Brunswick Tire Stewardship Board

1998 Annual Report & Management Plan for 1999-2000

Table *of* Contents

Letter to the Minister

Background 3

Mandate 4

Summary of Goals 5

Progress Towards Goals 5

Performance Measures 5

Trends & Initiatives 8

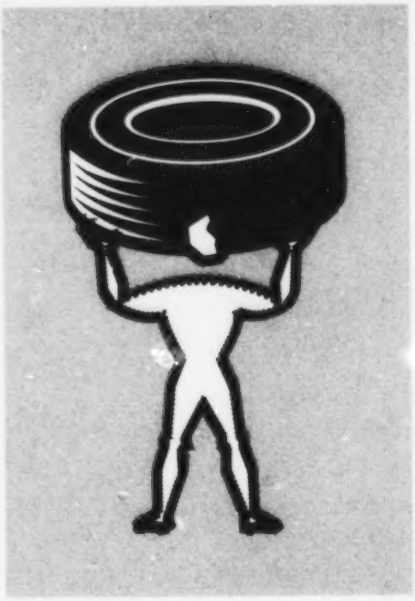
Board of Directors 9

Financial Statements 10

- *Auditor's Report* 10
- *Statement of Financial Position* 11
- *Statement of Operations* 12
- *Statement of Changes in Net Assets* 13
- *Statement of Cash Flows* 14
- *Notes to Financial Statements* 15

The New Brunswick Tire Stewardship Board

2



The New Brunswick
Tire Stewardship
Board

Background

The New Brunswick Tire Stewardship Board was formed in October 1996 in response to the 1993 Atlantic Provinces Special Waste Committee Report. This report targeted tires as a special waste that demands appropriate management, and recognized the fact that the private sector would not assume the responsibility without economic incentives. At the time the Board was established, there was no organized recycling industry, no tire collection system, and few markets for recycled material.

In addition, a revenue collection system had to be implemented that would encompass over 700 tire and vehicle retailers, who remit the $3.00 (tire with rim size up to 17.5") and $9.00 (tire with rim size of 18" to 24.5") Tire Fee on the sale of over 600,000 tires annually. The collection and management of these revenues is a major component of the business planning process.

The process of transforming a solid waste material into a safe, value-added resource presented no small challenge for the Board. In order to achieve its goals, the Board entered into an agreement with Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC). While the Board is ultimately responsible for all aspects of the program, TRACC's mandate is to operate the various components of scrap tire management, such as collection and storage, shredding, crumbing, and manufacturing value-added products.

In order to ensure that TRACC effectively carried out the Board's goals of collection, processing and value-added use of recycled tire material, a pay-for-results strategy was developed whereby TRACC is paid $1.25 per PTE (1) collected and a further $1.25 per PTE (2) processed.

The Board uses a two-year rolling Management Plan to fulfill its legislative mandate to collect the fee and to use the revenues to enhance tire recycling in New Brunswick. The Management Plan is based on three goals, each with a specific measurable performance target relating to tire recycling volumes and effective management. An outline of the progress made towards these goals is included in the Performance Measures section of this report.

Floor mats provide relief from standing on concrete floors for long periods of time. They can also be used as flooring in barn stalls.

PTE Definitions:

PTE (1)

Passenger Tire Equivalent Before Processing: a weight of 9.09 kilograms of scrap tires determined before other components are removed from the tires.

PTE (2)

Passenger Tire Equivalent After Processing: a weight of 6.30 kilograms of rubber from scrap tires determined after other components are removed from the tires.

Mandate

The New Brunswick Regulation 96-82 under The Clean Environment Act established the New Brunswick Tire Stewardship Board and provides the Board with the authority to make waste material like scrap tires a designated material, collect a fee on tires, and establish a fund to be managed by the Board.

In accordance with the Act and the Regulation, fees collected by the Board can be used to provide or pay for any of the following:

Establishing and administering a scrap tire waste minimization and recycling program.

Education programs for the purpose of the scrap tire minimization and recycling program.

Expenditures incurred in the collection, transportation, storage, processing and disposal of scrap tires.

The Board reports annually to the Minister of the Environment on the fulfillment of its mandate through the Management Plan and the Annual Report and audited Financial Statements.

The membership of the Board consists of five stakeholder organizations:

Province of New Brunswick

Atlantic Provinces Trucking Association

Atlantic Tire Dealers Association

New Brunswick Automobile Dealers Association

New Brunswick Solid Waste Association

Mission Statement

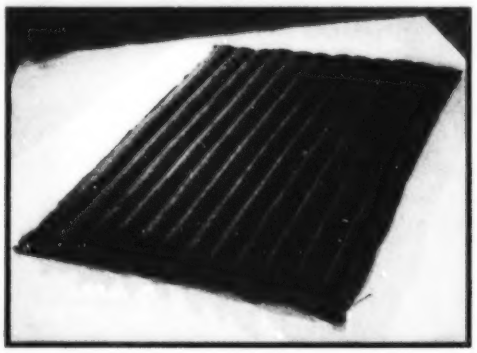
To administer, with quality and care, a recycling program for tires in accordance with The Clean Environment Act.

Principles

To build proactive partnerships

To develop economical and environmentally-sound strategies

To implement those strategies in an efficient and effective manner



Cow mattresses, which look a lot like air mattresses for campers, are actually used to cushion the floors of barn stalls and livestock trailers.

Summary of Goals

GOAL 1: *Maximize the percentage of New Brunswick's scrap tires captured by the recycling process.*

GOAL 2: *Ensure sufficient funds available to process all tires collected.*

GOAL 3: *Maximize the efficiency of the Board's operation.*

Progress Towards Goals

The performance measures attained in the following section are used to define the targets and the progress towards the Board's two-year goals. Progress made in fiscal 1998 was exceptional in two ways. First, significantly higher volumes of tires were collected than anticipated. Second, TRACC began processing both newly-arrived tires and those that had been stockpiled for the previous two years. This success had an impact on most of the performance measures.

Performance Measures

GOAL 1: *Maximize the percentage of New Brunswick's scrap tires captured by the recycling process.*

Performance Measures (2):

The total number of tires diverted from landfill.
The total number of tires processed annually.

Year	PTE's Diverted From Landfill	PTE's Processed	PTE's Supplied by Registered Dealers
1996 Results	192,216	0	190,235 PTE's
1997 Results	663,856	0	728,196 PTE's
1998 Results	924,350	1,059,121	872,933 PTE's
1999 Target	950,000	1,250,000	890,392 PTE's
2000 Target	800,000	900,000	908,200 PTE's

The declining volumes of tires diverted from landfill reflect the elimination of the backlog, not a decline in market or industry productivity.

Processing for 1998 and 1999 represent the processing of stockpiled tires as well as new ones. By the yearend of 2000, processing should level to a constant rate.

Tire recycling in New Brunswick is still in its infancy, and this presents the Board with a number of challenges in the coming months and years. Although most stockpiles of tires in the province have been eliminated, a small quantity remains which must be addressed in the near future.

Performance Measures

GOAL 2: *Ensure sufficient funds available to process all tires collected.*

Performance Measures (1):

Shortfall between the funds available and the estimated funding required to process all tires collected.

Year	Funds Available(1)	Estimated Funds Required(2)	Funds Remaining (Shortfall)(3)
1996 Results	$ 216,000	$ 247,000	$ (31,000)
1997 Results	1,027,000	1,070,000	(43,000)
1998 Results	1,880,000	1,709,000	171,000
1999 Target	1,326,000	526,000	801,000
2000 Target	1,441,000	401,000	1,040,000

(1) *Funds available after processing.*
(2) *Estimated funds required for outstanding obligations after processing.*
(3) *Funds remaining (shortfall) after all existing and known liabilities are paid.*

The $3.00 and $9.00 fees are collected in advance on the sale of new tires. One of the Board's goals is to ensure that there will be sufficient moneys available to process those tires which have been collected but not yet processed. "Funds Available" represent cash and investments available to the Board. The 1999 and 2000 targets were calculated as follows:

	1999	2000
Beginning Funds Available	$ 1,880,000	$ 1,326,000
Fees Collected	2,336,000	2,383,000
Less:		
Administration Costs @ 6%	(140,000)	(143,000)
PTE(1) Collection Payment	(1,187,500)	(1,000,000)
1999 - (950,000@1.25)		
2000 - (800,000@1.25)		
PTE(2) Processing Payment	(1,562,500)	(1,125,000)
1999 - (1,250,000@1.25)		
2000 - (900,000@1.25)		
	$ 1,326,000	$ 1,441,000

GOAL 2 cont.: *The funds required represent the amounts that will be needed to be paid to process the tires that have been collected but not yet processed. The 1999 and 2000 targets were calculated as follows:*

	1999	2000
Opening "Inventory"	**721,300 PTE's**	**421,300 PTE's**
Tires Collected	**950,000**	**800,000**
Tires Processed	**(1,250,000)**	**(900,000)**
	421,300	**321,300**
	@ $1.25	**@ $1.25**
	$ 526,000	**$ 401,000**

In both 1999 and 2000, there remains a large surplus. This surplus will be the funding for three areas:
(1) the existing liability that remains in the yard;
(2) the tires still on the road; and
(3) the reduction of stockpiles throughout the province.

GOAL 3: *Maximize the efficiency of the Board's operation.*

Performance Measures (4):

Total tire fees collected.
Collection from audits as a percent of fees.
Cost of collection and processing.
Administration cost as a percent of revenues.

Year	Total Fees Collected	Collected from Audits	Cost of Collection & Processing	Administration Cost (%)
1996 Results	**$ 520,648**	**-**	**$ 456,024**	**6.2 %**
1997 Results	**1,963,800**	**$ 19,540**	**1,754,767**	**6.8**
1998 Results	**2,290,941**	**$ 16,036**	**2,094,418**	**6.0**
1999 Target	**2,336,000**	**1.2 %**	**2,750,000**	**6.0**
2000 Target	**2,383,000**	**1.2 %**	**2,125,000**	**6.5**

** Assuming a 2 % increase in fees collected for 1999 and 2000.*
** In the year 2000 and subsequent years, TRACC is to hold approximately 300,000 PTE's in inventory.*
** No interest or penalties have been assessed on outstanding fees.*
** In 1998, enforcement activities consisted of six audits performed on New Brunswick registrants.*

Trends & Initiatives

The future looks bright for tire recycling as research and development activities continue to open new doors.

One example is the potential for using rubber crumb to enhance grass and plant growth that is being investigated in a three-year study at the Prairie Turfgrass Research Centre at Olds College, Alberta. Furthermore, the quest for engineering applications, such as liners for landfills and the use of rubber asphalt, is ongoing.

The private sector is also investigating ways to recycle tires. Several tire manufacturers are developing methods to employ used rubber in new tires, while automobile companies are concentrating on the production of components made of recycled rubber. In the public sector, both Quebec and Saskatchewan are embarking on major new tire recycling programs.

In New Brunswick, the Board is closely watching these trends as we focus on our own initiatives that are designed to improve the provincial tire recycling program. These initiatives include the reconciliation of the tire surplus, the reduction of stockpiled tires, the integration of off-road tires and the increase of audits.

Presently, the Board has a significant amount of cash on hand. This is due in large part to a test conducted by New Brunswick Coal Limited on a water dike which used approximately 450,000 PTE's in the form of shred. (Shred does not receive PTE(2) processing payment.)

Some of this balance, as stated earlier in this document, will be used to process the liability within the yard at the recycling plant. At this point, the number of PTE's within the yard is an approximation; however, the Board is currently conducting an analysis to verify the exact liability on hand. Furthermore, the surplus will be the funding for tires that remain in use and for stockpile reduction throughout New Brunswick. (A plan for the remaining large stockpiles is in development.) Any surplus remaining will be reconciled in the following year's financial statement.

The integration of off-road tires (rim size is greater than 24.5") is an issue that continues to be a challenge to the Board. Although the quantity of these tire is small (when compared to passenger tires), we believe they are an important component in a tire recycling program. Therefore, the Board is forging ahead on research, as well as planning to incorporate these tires within the existing program.

The Board continues to believe that enforcement activities, such as audits, ensure a level playing field for all New Brunswick tire retailers. The past has clearly demonstrated that when discrepancies have surfaced and been followed by audit, the corrective action has guaranteed equal participation from all retailers. This success has prompted the Board to set a goal of completing a minimum of eight audits per year, beginning in 2000.

Each year brings the industry closer to economic viability. However, the system of collecting tires through New Brunswick, processing them to shred and then to crumb, and marketing products to the marketplace, clearly demonstrate that the cost is still greater than the revenues that a tire recycler can receive from the sale of the product. For this reason, the provision of funding incentives to the tire recycling industry will be necessary for the foreseeable future.

And, although some other jurisdictions still burn tire shred for energy, the New Brunswick Tire Stewardship Board continues to believe that manufactured products represent a more desirable end-use for the Province's used tires.

Board of Directors

The Province of New Brunswick and the four member associations of the New Brunswick Tire Stewardship Board appoint a representative to sit on the Board of Directors. Terms of appointments are for three years. The current representatives are, as follows:

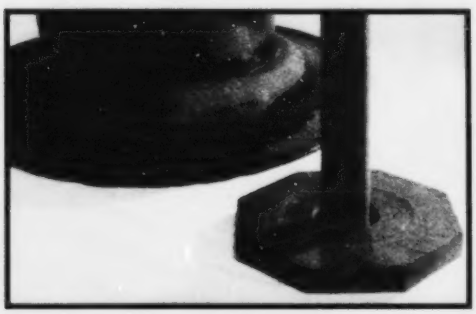
Dr. David Besner
(Chairperson)
Department of the Environment

Frank Connor
Atlantic Tire Dealers Association

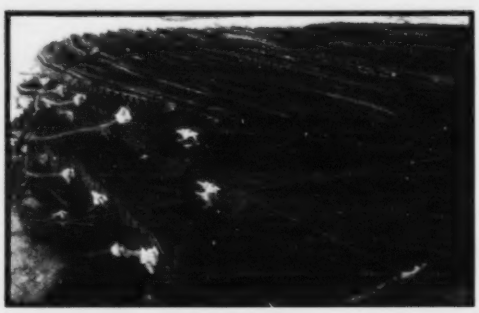
Wayne Flinn
NB Solid Waste Association

Alban Gaudet
Atlantic Provinces Trucking Association

George Irlam
NB Automobile Dealership Association



These pylon bases prevent pylons from being tipped over or blown away. They are available in two standard sizes.



Treads of tires are threaded together to form these large blasting mats. The mats cover blasting sites in order to prevent flying debris from damaging any nearby structures.

The New Brunswick Tire Stewardship Board

KPMG LLP
Chartered Accountants

Frederick Square
77 Westmorland Street Suite 700
Fredericton NB E3B6Z3
Canada

Telephone (506) 452-8000
Telefax (506) 450-0072
www.kpmg.ca

AUDITOR'S REPORT

We have audited the statement of financial position of the New Brunswick Tire Stewardship Board as at December 31, 1998 and the statements of operations, changes in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Organization's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Organization as at December 31, 1998 and the results of its operations and changes in its cash flows for the year ended in accordance with generally accepted accounting principles.

The comparative figures for December 31, 1997 were reported by another firm of chartered accountants.

Chartered Accountants

Fredericton, NB, Canada
February 12, 1999

KPMG, a Canadian owned limited liability partnership established under the laws of Ontario, is a member firm of KPMG International, a Swiss association

December 31, 1998, with comparative figures for 1997

Assets	**1998**	**1997** (as restated, see note 6)
Current Assets:		
Cash	$ 1,209,556	$ 1,026,631
Investments (market value $670,500)	670,421	-
Accounts receivable	366,218	327,457
Current portion of loans receivable	96,643	-
	2,342,838	1,354,088
Loans receivable (note 3)	72,972	-
Capital assets (note4)	12,828	9,704
	$ 2,428,638	**$ 1,363,792**

Liabilities and Net Assets

Liabilities:		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 503,366	$ 194,964
Accrued processing fees	1,709,299	1,070,433
Net Assets:		
Invested in capital assets	12,828	9,704
Unrestricted	203,145	88,691
	215,973	98,395
	$ 2,428,638	**$ 1,363,792**

See accompanying notes to financial statements

On behalf of the Board:

_____ Director

The New Brunswick Tire Stewardship Board

Year ended December 31, 1998, with comparative figures for 1997

		1998		1997 (as restated, see note 6)
Fees and Levies	$	2,290,941	$	1,963,800
Scrap tire processing costs		2,094,418		1,754,767
		196,523		209,033
Expenses:				
Salaries and employees benefits		75,353		56,482
Advertising		-		787
Travel		9,530		5,098
Board Meetings		1,526		616
Professional services		17,717		18,328
Consulting fees		1,015		21,771
Communication and translation		3,642		541
Office		6,991		3,428
Telephone		3,501		3,645
Rent		7,200		7,200
Insurance		1,350		350
Training and subscriptions		965		200
Interest and bank charges		535		397
Depreciation		5,358		6,816
Miscellaneous		6,824		9,099
		141,507		134,758
Income before the undernoted		55,016		74,275
Interest income		62,562		16,998
Excess of revenue over expenses	$	**117,578**	$	**91,273**

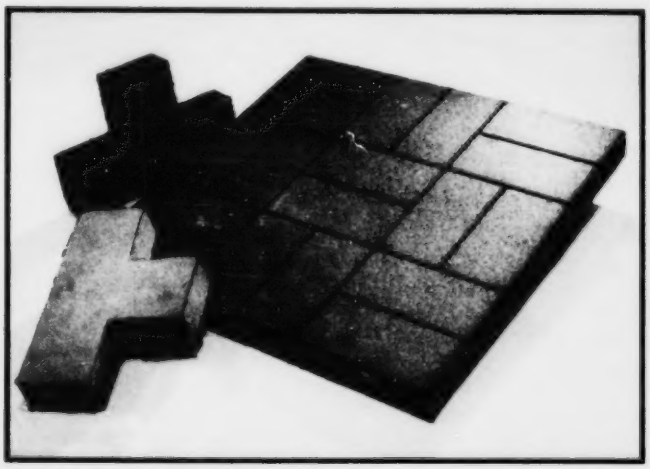
See accompanying notes to financial statements

Year ended December 31, 1998, with comparative figures for 1997

	Invested in capital assets	Unrestricted	1998 Total	1997 Total
Balance, beginning of year (note 2)	$ 9,704	$ 88,691	$ 98,395	$ 7,122
Excess (deficiency) of revenue	(5,358)	122,936	117,578	91,273
Net change in investment in capital assets	75,353	56,482	75,353	56,482
Balance, end of year	**$ 12,828**	**$ 203,145**	**$ 215,973**	**$ 98,395**

See accompanying notes to financial statements

These recycled tire patio blocks are welcome alternatives to heavy patio stones that can crumble or crack prematurely.



The New Brunswick Tire Stewardship Board

Year ended December 31, 1998, with comparative figures for 1997

	1998	1997 (as restated, see note 6)
Cash Flows from operating activities:		
Cash received for fees and levies	$ 2,252,180	$ 1,783,008
Cash received from interest	62,562	16,998
Cash paid for expenses	(1,283,299)	(843,791)
Net cash generated through operating activities	1,031,443	956,215
Cash flows from financing & investing activities:		
Payment of capital advance	-	(140,000)
Capital assets acquired	(8,482)	(5,662)
Cash advanced to TRACC	(169,615)	-
Net cash used in financing and investing activities	(178,097)	(145,662)
Net increase in cash and investments	853,346	810,553
Cash, beginning of year	1,026,631	216,078
Cash and investments, end of year	**$ 1,879,977**	**$ 1,026,631**

See accompanying notes to financial statements

Year ended December 31, 1998.

The New Brunswick Tire Stewardship Board is a not-for-profit organization incorporated under the *Clean Environment Act*. Its principal activity is overseeing the collection and recycling of used tires on behalf of the Minister of Environment for the Province of New Brunswick.

1. Significant accounting policies:

(a) General:

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles.

(b) Investments:

Investments are carried at lower of cost and market value.

(c) Fees and levies:

The New Brunswick Tire Stewardship Board requires retail registrants to remit to the Board, a levy on prescribed new tires sold. Revenue is recognized by the Board at the time tires are sold.

(d) Capital assets:

Capital assets are recorder at cost. Depreciation is recorded using the following method and annual rates:

Asset	Basis	Rate
Office equipment	Straight-line	5 years
Furniture and fixtures	Straight-line	5 years
Computer equipment	Straight-line	3 years

(e) Scrap tire processing costs:

The Board remits a portion of all levies to Tire Recycling Atlantic Corporation (TRACC). Half of the amount payable is remitted at time of collection and half is payable when TRACC has sold products containing the recycled material. The total amount due to TRACC is accounted for at time of pickup.

Year ended December 31, 1998.

2. **Changes in financial statement presentation:**

In 1998, the Organization retroactively adopted the accounting recommendations of the CICA Handbook for not-for-profit organizations. This involved the creation of two categories of net assets as follows:

	Invested in capital assets	Unrestricted	1997 Total
Balance, beginning of 1997, as originally reported	$ -	$ 7,122	$ 7,122
Reclassification	10,858	(10,858)	-
	10,858	(3,736)	7,122
Excess (deficiency) of revenue over expenses	(6,816)	98,089	91,273
Net change in investment in capital assets	5,662	(5,662)	-
Balance, end of 1997, being the beginning balance of 1998	$ 9,704	$ 88,691	$ 98,395

3. **Loans receivable:**

	1998	1997
Secured:		
Receivable from TRACC, secured by specific equipment, payable in monthly installments of $14,329 beginning August 1999, due May 2000	$ 144,615	$ -
Unsecured:		
Receivable from TRACC, due June 1999	25,000	-
	169,615	-
Current portion of loans receivable	96,643	-
	$ 72,972	$ -

The loans are non-interest bearing.

Year ended December 31, 1998.

4. Capital assets:

	Cost	Accumulated depreciation	1998 Net book value	1997 Net book value
Office equipment	$ 13,959	$ 4,021	$ 9,938	$ 3,399
Furniture and fixtures	1,392	659	733	1,012
Computer equipment	10,641	8,484	2,157	5,293
	$ 25,992	$ 13,164	$ 12,828	$ 9,704

5. Uncertainty due to the Year 2000 Issue:

The Year 2000 Issue arises because many computerized systems use two digits rather than four to identify a year. Date-sensitive systems may recognize the year 2000 as 1900 or some other date, resulting in errors when information using year 2000 dates is processed. In addition, similar problems may arise in some systems which use certain dates in 1999 to represent something other that a date. The effects of the Year 2000 Issue may be experienced before, on, or after January 1, 2000, and, if not addressed, the impact on operations and financial reporting may range from minor errors to significant systems failure which could affect an entity's ability to conduct normal business operations. It is not possible to be certain that all aspects of the Year 2000 Issue affecting the Board, including those related to the efforts of customers, suppliers, or other third parties, will be fully resolved.

6. Prior period adjustment:

As a result of a ruling request, Revenue Canada has advised the Board that payments to TRACC are subject to the the Harmonized Sales Tax (HST) but are not eligible for input tax credits. The Board has not been paying HST to TRACC and as a result, the following amounts, for the year ended December 31, 1997, have been increased to reflect the proper accounting treatment for the year ended December 31, 1998.

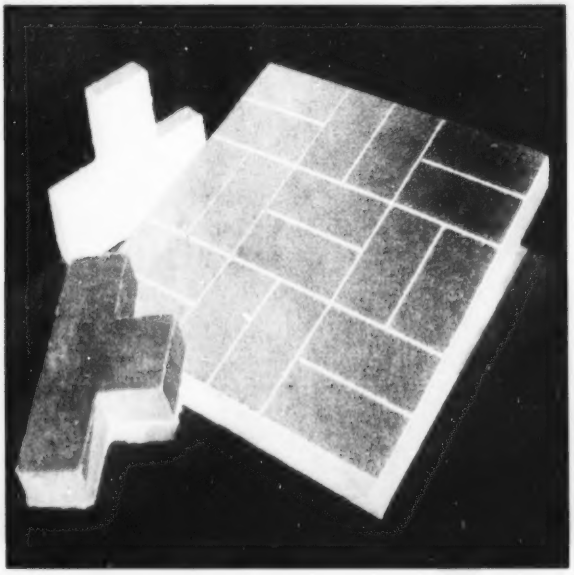
Scrap tire processing costs	$ 127,625
Miscellaneous	8,717
	$ 136,342

7. Comparative figures:

Certain 1997 comparative figures have been reclassified to conform with the financial statement presentation adopted for 1998.

Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

Rapport annuel pour 1998 et Plan de gestion pour 1999-2000



Commission d'intendance
des pneus du Nouveau-Brunswick

364 rue York, Fredericton,
Nouveau-Brunswick E3B 3P7

Téléphone: 506-454-8473 (TIRE)

Télécopieur: 506-454-8471

Sans Frais: 1-888-322-8473

Papier recyclé

New Brunswick Tire Stewardship Board
la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

364 York Street
Suite 202
Fredericton, NB
E3B 3P7

Tel: (506) 454-8473(TIRE)
Fax: (506) 454-8471

364, rue York
Pièce 202
Fredericton, (N.-B.)
E3B 3P7

Tél: (506) 454-8473(TIRE)
Fax: (506) 454-8471

Le 1er octobre 1999

L'honorable Kim Jardine
Ministre
Ministère de l'Environnement
C.P. 6000
364, rue Argyle
Fredericton (N.-B.) E3B 5H1

Madame la ministre,

Au nom du Conseil d'administration de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brumswick, j'ai l'honneur de vous soumettre notre rapport annuel pour l'année financière du 1er janvier au 31 décembre 1998. Le rapport comprend aussi le plan de gestion pour les années financières 1999 et 2000. Il s'agit d'un format que nous avons l'intention de suivre au cours des prochaines années.

Veuillez agréer, Madame la ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président de la
Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

David I. Besner

P.j.

Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

Rapport annuel pour 1998 et Plan de gestion pour 1999-2000

Table des matières

Lettre à la ministre

Renseignements généraux 3

Mandat 4

Sommaire des buts 5

Progression vers les buts à atteindre 5

Mesures de rendement 5

Tendances et initiatives 8

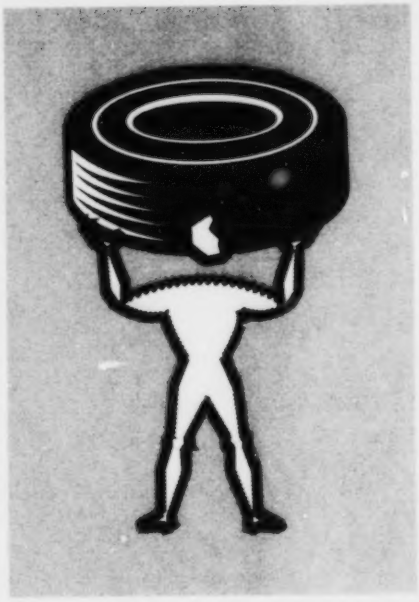
Conseil d'administration 9

États financiers 10

- *Rapport du vérificateur* 10
- *État de la situation financière* 11
- *État des résultats* 12
- *État de l'évolution des actifs nets* 13
- *État des flux de trésorerie* 14
- *Notes afférentes aux états financiers* 15

Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

2



Commission
d'intendance des pneus
du Nouveau-Brunswick

Renseignements

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick a été créée en octobre 1996 pour donner suite au rapport de 1993 de Atlantic Provinces Special Waste Committee. Selon le rapport en question, les pneus sont des déchets spéciaux qui exigent une gestion appropriée. Le rapport reconnaît aussi que le secteur privé n'assumerait pas la responsabilité des pneus sans des stimulants économiques. Au moment de la création de la Commission, il n'existait aucune industrie de recyclage organisée ni aucun système de collecte des pneus. De plus, il se trouvait peu de marchés pour le matériel recyclé.

De plus, il fallait mettre sur pied un système de collecte de fonds auprès de plus de 700 vendeurs de pneus et concessionnaires d'automobiles en leur demandant de verser la somme de 3,00 $ (pneus dont les dimensions de la jante sont d'au plus 17,5 po) et de 9,00 $ (pneus dont les dimensions de la jante sont de 18 po à 24,5 po) sur la vente de plus de 600 000 pneus par année. La collecte et la gestion des recettes en question jouent un rôle important dans la planification d'entreprise.

Le processus consistant à transformer un déchet solide en un produit sécuritaire et à valeur ajoutée présentait tout un défi à la Commission. Afin d'atteindre ses objectifs, celle-ci a conclu une entente avec Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC). Même si, en bout de ligne, la Commission est responsable de tous les aspects du programme, le mandat de TRACC consiste à s'occuper des divers éléments de la gestion des pneus usés, comme la collecte et l'entreposage, le déchiquetage, l'émiettage et la fabrication de produits à valeur ajoutée.

Afin de permettre à TRACC de bien poursuivre les objectifs de la Commission en ce qui concerne la collecte de pneus usés et leur transformation en produits à valeur ajoutée, on a établi une stratégie de paiements axés sur les résultats, en vertu de laquelle TRACC reçoit 1,25 $ par EPP (1) recueilli, plus 1,25 $ par EPP (2) transformé.

La Commission applique un plan de gestion de deux années de suite pour s'acquitter de son mandat prévu par la loi et qui consiste à percevoir le droit dans le but de favoriser le recyclage des pneus au NouveauBrunswick. Le plan de gestion vise trois buts comportant chacun un objectif de rendement précis et mesurable en ce qui concerne le nombre de pneus à recycler et les mesures de gestion à prendre. La partie du présent rapport sur les mesures de rendement donne un aperçu des progrès accomplis vers l'atteinte de ces objectifs.

Les tapis de caoutchouc rendent les planchers de béton moins durs pour les pieds et peuvent aussi servir à couvrir les stalles dans les granges.

Définitions de EPP :

EPP (1)

Équivalent de pneu de passager avant le traitement : poids de 9,09 kg de pneus usés, avant l'enlèvement des autres composantes des pneus.

EPP (2)

Équivalent de pneu de passager après le traitement de 6,3 kg de caoutchouc à partir de pneus usés, après l'enlèvement des autres composantes.

Mandat

Le règlement du Nouveau-Brunswick 9682 établi en vertu de la Loi sur l'assainissement de l'environnement *crée la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick et autorise celle-ci à faire de déchets, comme les pneus usés, un produit désigné, à percevoir un droit sur les pneus et à créer un fonds qui doit être géré par la Commission.*

En vertu de la loi et des règlements, les droits perçus par la Commission peuvent servir à l'obtention ou au paiement de ce qui suit :

Établissement et gestion d'un programme de recyclage et de minimisation du nombre de pneus usés.

Activités d'éducation pour les fins du programme de recyclage et de minimisation du nombre de pneus usés.

Dépenses subies pour la collecte, le transport, l'entreposage, le traitement et l'élimination des pneus usés.

Chaque année, la Commission présente au ou à la ministre de l'Environnement un rapport sur l'exécution de son mandat au moyen d'un plan de gestion, d'un rapport annuel et d'états financiers vérifiés.

Les membres de la Commission sont les cinq organismes intéressés :

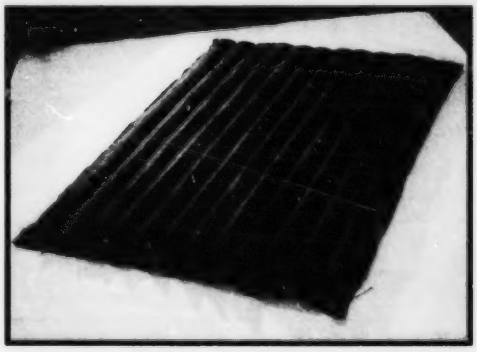
Province du Nouveau-Brunswick
Atlantic Provinces Trucking Association
Atlantic Tire Dealers Association
Association des vendeurs d'automobiles du Nouveau-Brunswick
New Brunswick Solid Waste Association

Énoncé de mission

Administrer avec soin un bon programme de recyclage des pneus conformément à la Loi sur l'assainissement de l'environnement.

Principes

Former de partenaraits proactifs
Créer des stratégies économiques et saines sur le plan écologique
Mettre en oeuvre la stratégie en question d'une manière efficiente et efficace



Les matelas pour vaches, qui ressemblent beaucoup aux matelas pneumatiques utilisés par les campeurs, servent en fait de coussins sur les planchers des stalles dans les granges et dans les remorques pour bétail.

Sommaire des buts

1er but : *Maximiser le pourcentage des pneus usés du Nouveau-Brunswick ramassés par le programme de recyclage.*

2e but : *Faire en sorte que les fonds soient suffisants pour le traitement de tous les pneus ramassés.*

3e but : *Maximiser l'efficacité des opérations de la Commission.*

Progression vers les buts à atteindre

Les mesures de rendement mentionnées dans la section suivante servent à définir les buts à atteindre et les étapes accomplies vers les buts que la Commission s'est fixée pour deux ans. Les progrès accomplis au cours de l'exercice financier 1998 ont été exceptionnels sur deux plans. Tout d'abord, la collecte de pneus a été beaucoup plus élevée que prévue. En deuxième lieu, TRACC a commencé le traitement des pneus nouvellement arrivés et des pneus qui avaient été accumulés au cours des deux années précédentes. Ce succès a produit un impact sur la plupart des mesures de rendement.

Mesures de rendement

1er but : *Maximiser le pourcentage des pneus usés du Nouveau-Brunswick ramassés par le programme de recyclage.*

Mesures de rendement (2):

Le nombre total de pneus détournés des lieux d'enfouissement.
Le nombre total de pneus traités annuellement.

Année	EPP détournés des lieux d'enfouissement	EPP traités	EPP fournis par des vendeurs inscrits
Résultats de 1996	192 216	0	190 235 EPP
Résultats de 1997	663 856	0	728 196 EPP
Résultats de 1998	924 350	1 059 121	872 933 EPP
But pour 1999	950 000	1 250 000	890 392 EPP
But pour 2000	800 000	900 000	908 200 EPP

Le nombre moins élevé de pneus détournés des lieux d'enfouissement s'explique par une accumulation moins élevée de pneus usés, plutôt que par une diminution de la productivité du marché ou de l'industrie.

Les pneus traités en 1998 et en 1999 sont des pneus qui avaient été accumulés ainsi que des pneus nouvellement ramassés. D'ici la fin de l'an 2000, le niveau de traitement devrait devenir constant.

Le recyclage des pneus en est encore à ses débuts au Nouveau-Brunswick, de telle sorte que la Commission devra relever un certain nombre de défis au cours des prochains mois et des prochaines années. Même si la plupart des tas de pneus usés ont été supprimés au Nouveau-Brunswick, il en reste une petite quantité qu'il faudra traiter prochainement.

Mesures de rendement

2e but : *Faire en sorte que les fonds soient suffisants pour le traitement de tous les pneus ramassés.*

Mesures de rendement (1):

Écart entre les fonds disponibles et le montant estimatif qu'il faudrait pour le traitement de tous les pneus ramassés.

Année	Fonds disponibles (1)	Montant estimatif requis (2)	Reste (manque)(3)
Résultats de 1996	216 000 $	247 000 $	(31 000) $
Résultats de 1997	1 027 000	1 070 000	(43 000)
Résultats de 1998	1 880 000	1 709 000	171 000
But pour 1999	1 326 000	526 000	801 000
But pour 2000	1 441 000	401 000	1 040 000

(1) *Fonds disponibles après le traitement.*

(2) *Montant estimatif qu'il faut pour répondre aux obligations après le traitement.*

(3) *Montant qui reste (manque) après le paiement de tout ce qu'il faut payer.*

Les droits de 3,00 $ et de 9,00 $ sont perçus avant la vente des nouveaux pneus. L'un des buts de la Commission est de faire en sorte que les fonds soient suffisants pour le traitement des pneus qui ont été ramassés mais non encore traités. Les « fonds disponibles » représentent les fonds et les investissements de la Commission. Les buts pour 1999 et 2000 ont été calculés comme suit :

	1999	2000
Fonds disponibles au début	1 880 000 $	1 326 000 $
Droits perçus	2 336 000	2 383 000
Moins :		
Frais d'administration @ 6%	(140 000)	(143 000)
EPP(1) Paiement lors de la collecte	(1 187 500)	(1 000 000)
1999 - (950 000 @ 1,25 $)		
2000 - (800 000 @ 1,25 $)		
EPP(2) Paiement lors de traitement	(1 562 500)	(1 125 000)
1999 - (1 250 000 @ 1,25 $)		
2000 - (900 000 @ 1,25 $)		
	1 326 000 $	1 441 000 $

Mesures de rendement

2e but (suite) : *Les fonds requis sont les sommes qu'il faudra payer pour le traitement des pneus qui ont été ramassés mais n'ont pas encore traités. Les objectifs pour 1999 et 2000 ont été calculés comme suit :*

	1999	2000
« Stocks » au début	721 300 EPP	421 300 EPP
Pneus remassés	950 000	800 000
Pneus traités	(1 250 000)	(900 000)
	421,300	321,300
	@ 1,25 $	@ 1,25 $
	526 000 $	401 000 $

Il reste un excédent élevé aussi bien pour 1999 que pour 2000. Ces fonds serviront à trois types de financements :

(1) les pneus accumulés qui se trouvent encore dans la cour ;
(2) les pneus qui n'ont pas encore été ramassés ;
(3) la réduction des accumulations de pneus partout dans la province.

3e but : *Maximiser l'efficacité des opérations de la Commission..*

Mesures de rendement (4):

Total des droits perçus sur les pneus.
Pourcentage des droits qui ont été perçus suite à des vérifications.
Coût de la collecte et du traitement.
Frais d'administration, calculé en pourcentage des recettes.

Année	Total des droits perçus	Droits perçus à la suite des vérifications	Coût de collecte et de traitement	Frais d'administration (%)
Résultats de 1996	520 648 $	-	456 024 $	6,2 %
Résultats de 1997	1 963 800	19 540 $	1 754 767	6,8
Résultats de 1998	2 290 941	16 036 $	2 094 418	6,0
Objectif pour 1999	2 336 000	1,2 %	2 750 000	6,0
Objectif pour 2000	2 383 000	1,2 %	2 125 000	6,5

* *En supposant une augmentation de 2 % des droits perçus en 1999 et en 2000.*
* *À compter de l'an 2000, TRACC gardera une accumulation d'environ 300 000 EPP.*
* *Aucun intérêt ni aucune pénalité n'ont été imposés sur des droits non payés.*
* *En 1998, les mesures d'application ont été six vérifications auprès de vendeurs inscrits du Nouveau-Brunswick.*

Tendances et initiatives

L'avenir s'annonce bien en ce qui concerne le recyclage des pneus, étant donné que les activités de recherche et de développement continuent à ouvrir des portes nouvelles.

L'un des exemples est la possibilité d'emploi de miettes de caoutchouc pour favoriser la croissance de l'herbe et de plantes. Une étude de trois ans a été entreprise à ce sujet à Prairie Research Turf Grass Research Centre *de Olds College, en Alberta. D'autres recherches se poursuivent également sur des applications techniques, comme des doublures industrielles pour les lieux d'enfouissement et le caoutchouc-bitume.*

Le secteur privé étudie aussi des méthodes de recyclage des pneus. Plusieurs fabriquants de pneus étudient des façons d'employer le caoutchouc usé dans les nouveaux pneus, alors que les compagnies d'automobiles cherchent plutôt à produire des composantes faites de caoutchouc recyclé. Dans le secteur public, le Québec et la Saskatchewan ont lancé d'importants nouveaux programmes de recyclage des pneus.

Au Nouveau-Brunswick, la Commission suit de près les tendances tout en se consacrant surtout à ses propres initiatives conçues pour l'amélioration du programme de recyclage des pneus de la province. Les initiatives en question comportent une réduction du nombre de pneus déjà accumulés, une réduction des pneus usés ailleurs dans la province, l'intégration des pneus tout-terrain et une augmentation du nombre de vérifications.

La Commission a actuellement une somme importante en caisse. Cette somme est attribuable en grande partie à un test effectué par N.B. Coal Limited sur une digue, pour laquelle il a fallu utiliser l'équivalent d'environ 450 000 EPP en morceaux déchiquetés. (Les pneus déchiquetés ne donnent pas droit au paiement de traitement pour EPP (2).)

Comme il est mentionné plus tôt, une partie du solde en question servira au traitement des pneus accumulés à l'usine de recyclage. On connaît actuellement le nombre approximatif d'EPP dans la cour, mais la Commission poursuit actuellement une analyse pour connaître le nombre exact de ces pneus à traiter. De plus, le surplus servira à payer pour les pneus encore utilisés et pour la réduction des pneus accumulés partout au Nouveau-Brunswick. (Un plan est actuellement en préparation en ce qui concerne les importantes accumulations de pneus.) S'il reste un surplus, ce montant fera l'objet d'un rapprochement dans les états financiers de l'année suivante.

L'intégration des pneus tout-terrain (jante supérieure à 24,5 po) est une question qui continue à poser un défi à la Commission. Même si ces pneus sont relativement peu nombreux (comparativement aux pneus ordinaires), nous croyons qu'il est important de les inclure dans un programme de recyclage des pneus. Par conséquent, la Commission poursuit des recherches à leur sujet et se propose d'intégrer les pneus en question dans le programme actuel.

La Commission continue à croire que les mesures d'exécution, comme les vérifications, ont pour effet d'uniformiser les règles du jeu pour tous les vendeurs de pneus du Nouveau-Brunswick. Il a été clairement prouvé que les écarts constatés qui ont ensuite fait l'objet des vérifications ont permis d'apporter des mesures correctives qui ont garanti une participation égale de la part de tous les détaillants. Étant donné un tel succès, la Commission s'est donnée pour objectif d'effectuer au moins huit vérifications par année à compter de 2000.

Chaque année, l'industrie tend de plus en plus à devenir viable. Toutefois, dans le système qui consiste à ramasser les pneus partout au Nouveau-Brunswick, à les déchiqueter et à les réduire en miettes, puis à vendre les produits sur le marché du travail, il est clair que la vente de produits de recyclage des pneus ne couvre pas encore les dépenses. Par conséquent, il faudra dans un avenir prévisible accorder des stimulants financiers à l'industrie de recyclage des pneus.

Même si certaines unités administratives brûlent encore des pneus déchiquetés pour produire de l'énergie, la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick continue à croire qu'il est plus souhaitable de transformer les pneus usés du Nouveau-Brunswick en des produits manufacturés.

Conseil d'administration

La province du Nouveau-Brunswick et les quatre associations membres de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick nomment chacune un représentant au Conseil d'administration. Les mandats sont de trois ans. Les représentants actuels sont comme suit :

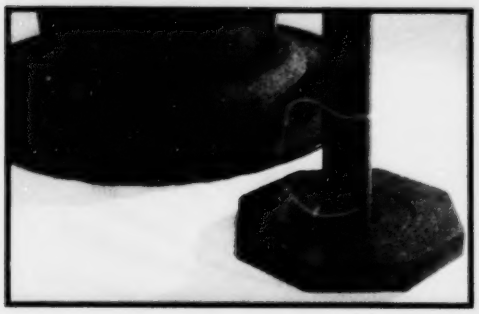
Dr. David Besner
(Président de la Commission)
Ministère de l'Environnement

Frank Connor
Atlantic Tire Dealers Association

Wayne Flinn
NB Solid Waste Association

Alban Gaudet
Atlantic Provinces Trucking Association

George Irlam
New Brunswick Automobile Dealership Association



Bases de pylônes qui empêchent les pylônes de pencher ou d'être emportés par le vent. Existent sous deux formats réguliers.

Bandes de roulement rattachées pour former des gros paillassons de dynamitage. Ces paillassons sont tirés sur des lieux de dynamitage afin d'empêcher les débris d'endommager les structures avoisinantes.

KPMG LLP
Chartered Accountants

Frederick Square
77 Westmorland Street Suite 700
Fredericton NB E3B6Z3
Canada

Telephone (506) 452-8000
Telefax (506) 450-0072
www.kpmg.ca

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons vérifié le bilan de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick au 31 décembre 1998, l'état des résultats, de l'évolution des actifs nets et l'états financiers incombe à la direction de la Commission. Notre responsibilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Commission au 31 décembre 1998, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de l'actif net et flux de trésorie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables géréralement reconnus.

Les chiffres comparatifs pour décembre 1997 ont été rapportés par une autre firme de comptable agréés.

Comptables agréés

Fredericton, N.-B., Canada
Le 12 février 1999

KPMG LLP, a Canadian owned limited liability partnership established under the laws of Ontario, is a member firm of KPMG International, a Swiss association

Le 31 décembre 1998, avec les chiffes correspondants de 1997

Actif	**1998**	**1997** (ajusté, note 6)
Actif à court terme :		
Encaisse	1 209 556 $	1 026,631 $
Investissements (valeur marchande 670 500 $)	670 421	-
Débiteurs	366 218	327 457
Tranche à court terme des emprunts à recevoir	96 643	-
	2 342 838	1 354 088
Emprunts à recevoir (note 3)	72 972	-
Immobilisations (note 4)	12 828	9 704
	2 428 638 $	**1 363 792 $**

Passif et actifs nets

Passif :		
Créditeurs et frais courus	503 366 $	194 964 $
Honoraires de traitement à recevoir	1 709 299	1 070 433
Actifs nets :		
Investissements en immobilisations	12 828	9 704
Non affectés	203 145	88 691
	215 973	98 395
	2 428 638 $	**1 363 792 $**

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil :

_____, administrateur

Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

Exercice terminé le 31 décembre 1998, avec les chiffes correspondants de 1997

	1998	1997 (ajusté, note 6)
Honoraires et redevances	2 290 941 $	1 963 800 $
Frais de traitement des débris de pneus	2 094 418	1 754 767
	196 523	209 033
Dépenses :		
Salaires et avantages sociaux	75 353	56 482
Publicité	-	787
Frais de voyage	9 530	5 098
Réunions du Conseil d'administration	1 526	616
Services professionnels	17 717	18 328
Frais de consultation	1 015	21 771
Communication et services de traduction	3 642	541
Fournitures de bureau	6 991	3 428
Téléphone	3 501	3 645
Loyer	7 200	7 200
Assurance	1 350	350
Formation et abonnements	965	200
Intérêts et frais bancaires	535	397
Amortissement	5 358	6 816
Divers	6 824	9 099
	141 507	134 758
Revenu avant le ci-dessous	55 016	74 275
Revenu d'intérêt	62 562	16 998
Excédent des revenus sur les dépenses	**117 578 $**	**91 273 $**

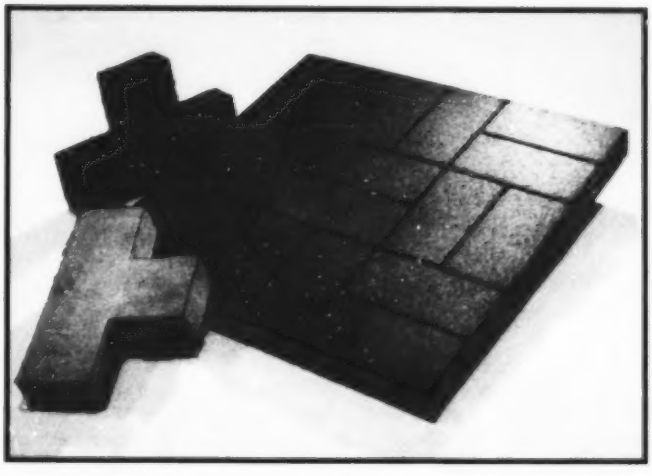
Voir les notes afférentes aux états financiers.

Exercice terminé le 31 décembre 1998, avec les chiffes correspondants de 1997

	Investissements en immobilisations	Non affectés	1998 Total	1997 Total (ajusté, note 6)
Solde, début de l'exercice (note 2)	9 704 $	88 691 $	98 395 $	7 122 $
Excédent (insuffisance) des revenus sur les dépenses	(5 358)	122 936	117 578	91 273
Variation nette des investissements en immobilisations	75 353	56 482	75 353	56 482
Solde, à la fin de l'exercice	**12 828 $**	**203 145 $**	**215 973 $**	**98 395 $**

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Ces dalles de patio de pneus recyclés peuvent très bien remplacer les pierres de patio, qui peuvent avoir tendance à se détériorer prématurément.



Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

Exercice terminé le 31 décembre 1998, avec les chiffes correspondants de 1997

	1998	1997 (ajusté, note 6)
Activités de fonctionnement :		
Rentrées de fonds - honoraires et redevances	2 252 180 $	1 783 008 $
Rentrées de fonds - intérêts	62 562	16 998
Sorties de fonds - dépenses	(1 283 299)	(843 791)
Rentrées de fonds nettes - activités de fonctionnement	1 031 443	956 215
Activités de financement et d'investissement :		
Remboursement de l'avance en capital	-	(140 000)
Acquisition d'immobilisations	(8 482)	(5 662)
Avances à TRACC	(169 615)	-
Sorties de fonds nettes - activités de financement et d'investissement	(178 097)	(145 662)
Augmentation nette de l'encaisse et des investissements	853 346	810 553
Encaisse, au début de l'execice	1,026,631	216,078
Encaisse et investissements, à la fin de l'exercice	**1,879,977 $**	**1,026,631 $**

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Exercice terminé le 31 décembre 1998

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick, un organisme sans but lucratif, a été constituée en vertu de la Loi sur l'environnement. La principale activité de la Commission est de voir à la collection et le recyclage des pneus usagés pour le compte de la ministre de l'Environnement de la province du Nouveau-Brunswick.

1. Principales conventions comptables :

(a) Général :

Les états financiers ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus.

(b) Investissements :

Les investissements sont comptabilisés au moindre du prix coûtant et de la valeur marchande.

(c) Honoraires et redevances :

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick exige que les détaillants enregistrés remettent à la Commission, une redevance prescrite sur les nouveaux pneus vendus. Le revenu est reconnu par la Commission au moment où les pneus sont vendus.

(d) Immobilisations :

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant. L'amortissement est calculé selon les méthodes linéaires et taux suivants :

Immobilisations	Méthode	Taux
Équipement de bureau	amortissement linéaire	5 ans
Mobilier et matériel	amortissement linéaire	5 ans
Équipement informatique	amortissement linéaire	3 ans

(e) Frais de traitement des débris de pneus :

La Commission remet une portion des redevances à la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC). La première moitié du montant payable est remise au moment de la collection et la deuxième moitié est payable lorsque TRACC a vendu les produits contenant le matériek recyclé. Le montant total dû à TRACC est comptabilisé au moment de la collecte.

Exercice terminé le 31 décembre 1998

2. Changements dans la présentation des états financiers :

En 1998, la Commission a adopté rétroactivement les recommendations comptables du manuel de l'ICCA pour les organismes sans but lucratif. Ceci a exigé la création de deux catégories d'actifs nets telles que :

	Investissements en immobilisations	Non affectés	1997 Total
Solde, au début de 1997 tel que reporté initialement	- $	7 122 $	7 122 $
Reclassification	10 858	(10,858)	-
	10 858	(3,736)	7 122 $
Excédent (insuffisance) des revenus sur les dépenses	(6 816)	98,089	91 273 $
Changement dans les investissements en immobilisations	5 662	(5,662)	-
Solde, à la fin de 1997, étant le solde au début de 1998	9 704 $	88 691 $	98 395 $

3. Emprunts à recevoir :

	1998	1997
Garanti:		
Recevable de TRACC, garanti par de l'équipement spécifique, remboursable par versements mensuels de 14 329$ débutant en août 1999, échéant en mai 2000	144 615 $	- $
Non garanti:		
Recevable de TRACC, échéant en juin 1999.	25 000	-
	169 615	-
Tranche à court terme des emprunts à recevoir	96 643	-
	72 972 $	- $

Les emprunts à recevoir ne portent pas d'intérêt.

Exercice terminé le 31 décembre 1998

4. Immobilisations :

	Prix coûtant	Amortissement cumulé	1998 Valeur comptable nette	1997 Valeur comptable nette
Équipement de bureau	13 959 $	4 021 $	9 938 $	3 399 $
Mobilier et matériel	1 392	659	733	1 012
Équipement informatique	10 641	8 484	2 157	5 293
	25 992 $	13 164 $	12 828 $	9 704 $

5. Incertitude causée par le problème du pasage à l'an 2000 :

De nombreux systèmes informatiques, qu'il s'agisse de matériel ou de logiciels, utilisent seulement deux chiffres plutôt que quatre pour inscrire l'année dans la zone date. Ces systèmes peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque les dates sont utilisées à des fins de calcul ou de comparaison. Ce problème est susceptible de se manifester le 1er janvier 2000, ou encore avant ou après cette date, et il peut avoir des conséquences allant d'erreurs mineurs à une défaillance importante des systèmes qui pourrait nuire à la capacité de l'entité d'exercer normalement ses activités. Il n'est pas possible d'être certain que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 qui ont une incidence sur l'entité, y compris ceux qui ont trait aux efforts déployés par les clients, les fournisseurs ou autres tiers, seront entièrement résolus.

6. Ajustement de la période précédente :

Suite au résultat d'une demande de décision, Revenu Canada a avisé la Commission que les paiements versés à TRACC sont assujettis à la taxe de vente harmonisée (TVH) mais ne sont pas é;igibles au crédit de taxe sur les intrants. La Commission n'a jamais payé la TVH à TRACC. L'ajustement a été fait afin que le traitement comptable approprié pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 puisse être enregistré. La décision de Revenu Canada a l'effet suivant sur les états financiers de l'exercice terminé le 31 décembre 1997.

Frais de traitement de la période précédente	127 625 $
Divers	8 717
	136 342 $

7. Chiffres correspondants :

Certains chiffres correspondants pour 1997 ont été reclassifiés afin d'être conformes aux états financiers adoptés pour 1998.